LE GRAND DÉBAT

La Loire, des pratiques et des usages

Audition numéro #03

NANTES, LA LOIRE ET NOUS

Le 11 décembre 2014
Centre de Communication de l'Ouest

Thème de l'intervention
Mise en perspective historique des usages de la Loire

Intervenant
Didier Guyvarc'h

Auditions mode d'emploi. Les auditions publiques du grand débat ont toutes été menées sur le même modèle. Désigné par la commission du grand débat, chaque expert auditionné a présenté son propos durant 20 minutes. Suivait un temps de questions/réponses de 20 minutes animé par un binome membre de la commission - membre de l'équipe projet. L'audition était publique mais les participants n'étaient pas autorisés à poser des questions. 6 à 8 auditions pour chacun des 4 thèmes du débat ont été menées entre décembre 2014 et avril 2015.
Retrouvez les auditions filmées dans leur intégralité sur www.nanteslaloireetnous.fr/les-contributions

Intervenant

Didier Guyvarc'h
Maître de conférences
en histoire moderne

Didier Guyvarc'h est professeur agrégé d'histoire contemporaine. Il enseigne comme maître de conférences à l'école supérieure du professeurat et de l'éducation Bretagne, ex IUFM de Rennes et est chercheur associé au centre de recherches historiques sur les sociétés et cultures de l'Ouest européen (CRHISCO) de l'université Rennes 2. Membre actif de l'association « Nantes Histoire » et du comité de rédaction de la revue Place publique, il a participé à la conception et la rédaction du Dictionnaire de Nantes. Il fait par ailleurs partie du conseil scientifique du musée d'histoire de Nantes.

Ses travaux portent notamment sur Nantes, la Bretagne et l'histoire des représentations. Dont sa thèse soutenue en 1994, «La construction de la mémoire d'une ville. Nantes. 1914-1992», et publiée aux Presses universitaires du Septentrion en 1997. Sa contribution «Nantes au XIXe et au XXe siècle : du port vécu au port rêvé», dans l'ouvrage collectif «La ville maritime» sous la direction de François Roudaut publié en 1996. Ou encore sa contribution à «Nantes - Histoire et géographie contemporaine», ouvrage collectif sous la direction d'Olivier Pétré-Grenouilleau publié aux Éditions Palantines en 2008.

Résumé de l'intervention

Frontière naturelle difficilement franchissable, la Loire a constitué un moyen de défense jusqu'au XVIIe siècle. L'ouverture de la voie maritime vers les Antilles en 1729 bouleverse le rapport de Nantes à son fleuve. Durant un siècle, les armateurs nantais vont ainsi faire de Nantes le plus grand port négrier français. Un commerce triangulaire à l'origine d'une accumulation conséquente de richesse localement.

L'abolition de l'esclavage en 1818 puis la révolution industrielle du milieu du XIXe siècle entrainent une reconversion majeure. Une véritable « rue industrielle » se développe le long du fleuve de Nantes jusqu'à Saint Nazaire. Avec l'arrivée du chemin de fer à Nantes en 1851, la Loire perd cependant progressivement son rôle d'axe d'échange marchand majeur. En 1987, la fermeture des chantiers navals de Nantes marque la fin définitive de cette ère industrielle.

C'est alors l'avènement de ce que l'historien nomme «le territoire du vide». Les acteurs de la ville se saisissent largement du capital culturel et symbolique fort de la Loire alors même que les quais sont de plus en plus désertés. Le fleuve et l'océan deviennent des métaphores, outils de marketing urbain.

L'audition exhaustive sur www.nanteslaloireetnous.fr/participer/les-auditions-publiques/2eme-audition-publique

Direction de la communication Nantes Métropole - avril 2015 - SNM01661 / 03

Thème de l'intervention
Mise en perspective historique des usages de la Loire

Le 11 décembre 2014
Centre de Communication de l'Ouest

A travers la mise en perspective historique, l'intervenant souhaite mettre en avant l'idée que la Loire est tout sauf un don de la nature : c'est une construction humaine. En résumé : la géographie propose, l'histoire dispose.

Des origines au XVIIe siècle : La Loire comme moyen de défense

« La Loire est une construction humaine : la géographie propose, l'histoire dispose.»

Jusqu'au XVIIe siècle, la Loire constitue un moyen de défense. C'est une frontière naturelle, difficilement franchissable. En témoigne l'implantation du château des Ducs de Bretagne en bord de fleuve. La Loire constitue donc un abri, notamment en venant du sud. Le premier pont de pierre construit sur la Loire ne le sera qu'à partir du XVIe siècle.

La Loire est aussi un risque. C'est un axe potentiel d'invasion : on note d'ailleurs la présence au Xe siècle de Vickings, installés là depuis près de 100 ans. C'est aussi un fleuve à risques du fait des crues régulières.

Jusqu'au XVIIe siècle, les nantais ne maitrisent pas la voie maritime. Seul un commerce de cabotage existe donc sur le fleuve. Ce sont les espagnols puis les hollandais qui vont ouvrir la ville vers la voie maritime.

1729 - 1830 : l'apogée de la Loire avec le commerce triangulaire

1500
expéditions négrières ont été armées à partir de Nantes entre 1729 et 1830.

LE CHIFFRE À RETENIR

La découverte de la voie maritime vers les Antilles va complètement bouleverser Nantes et son rapport au fleuve. Les nantais figurent parmi les premiers à rallier les Antilles en 1729. Ils s'installent notamment à Saint Domingue.

C'est le début de la traite des noirs. Il y a un avant et un après la traite des noirs dans l'histoire de Nantes. A compter de la moitié du XVIIe siècle, les armateurs nantais arment désormais pour aller chercher les esclaves sur les côtes africaines, les transférer vers les plantations aux Antilles et ramener vers Nantes les produits de ces colonies : du sucre, du coton, de l'indiguo, du cacao... C'est l'âge d'or de Nantes avec une accumulation très importante de richesse. Bourgeoisie et aristocratie se lancent dans ce commerce qui peut rapporter beaucoup. Nantes garde aujourd'hui les traces de cette prospérité à travers les immeubles de l'île Feydeau ou encore des folies construites en bord d'Erdre.

En 1818, l'esclavage est aboli. Durant 15 ans, des nantais cependant vont poursuivre le commerce triangulaire dans l'illégalité. Entre 1729 et 1830, 1500 expéditions négrières auront été armées à partir de Nantes.

A partir de 1830, une phase nouvelle s'ouvre pour la ville qui va devoir se reconvertir.

« Il y a un avant et un après la traite des noirs dans l'histoire de Nantes.»

Direction de la communication Nantes Métropole - avril 2015 - SNM01661 / 03

« L'axe ligérien se meurt en même temps que la batellerie avec l'arrivée du chemin de fer à Nantes.»

1850 – 1987 : la Loire, rue industrielle

A compter des années 1850, le port se reconvertit dans le domaine industriel, notamment l'agroalimentaire. C'est l'arrivée des familles Cassegrain et Saupiquet. Les nouveaux arrivants, investissent dans l'industrie et n'ont pas de lien avec les familles ayant profité du commerce triangulaire. A compter de cette époque nait une «rue industrielle» bordant le fleuve, qui va du Bas Chantenay jusqu'à Saint-Nazaire.

1851
arrivée du chemin de fer à Nantes.

LE CHIFFRE À RETENIR

Cependant en 1851, le chemin de fer arrive à Nantes. Il entre en concurrence avec l'axe marchand que constitue la Loire. L'arrivée du chemin de fer signe la fin de la Loire comme axe d'échange marchand majeur, au profit d'une logique de réseau. L'axe ligérien se meurt en même temps que la batellerie avec l'arrivée du chemin de fer.

Avec le train, l'interland nantais va désormais être multidirectionnel, vers la Bretagne, vers la Vendée au fur et à mesure que les lignes se créent.

On peut précisemment dater la fin de cette période de prospérité industrielle avec la fermeture des chantiers navals de Nantes en 1987.

La Loire contemporaine à l'aire du marketing urbain

A compter de 1987, c'est la naissance du «territoire du vide». Le rève de faire de Nantes un port de haute mer, affirmé jusqu'en 1992 à la création du pont de Cheviré, est bel et bien terminé.

Désormais, le fleuve et l'océan disposent d'un capital culturel et symbolique fort. A compter de 1989 et l'arrivée de Jean-Marc Ayrault à la mairie, les acteurs de la ville utilisent largement ce capital. Le référentiel maritime est là pour vendre la ville alors même que les quais sont de plus en plus désertés et qu'il y a très peu de bateaux sur le lit de la Loire. C'est une vraie contradiction. La politique s'est emparée du référentiel maritime : la Loire inférieure est devenue Atlantique dans les années 60, le club de football prend aussi le qualificatif Atlantique, l'aéroport également. Il s'agit de retrouver le fleuve perdu.

Par la suite, le fleuve est désormais remplacé par des artefacts : des pelouses sont semées sur le quai de Turenne pour symboliser la Loire qui a été comblée, le spectacle de Royal de Luxe se termine presque toujours au bord de la Loire avec le départ des géants par le fleuve, un mémorial à l'abolition de l'esclavage est construit en bord de Loire, là d'où partaient les expéditions négrières naguère.

La Loire et l'océan sont devenus des métaphores, outils de marketing urbain.

« A compter de 1989, les acteurs de la ville utilisent largement le capital culturel et symbolique de la Loire alors même que les quais sont de plus en plus déserts »

Direction de la communication Nantes Métropole - avril 2015 - SNM01661 / 03

questions / réponses

La Loire des pratiques et des usages #03

Thème de l'intervention
Mise en perspective historique des usages de la Loire

Le 11 décembre 2014
Centre de Communication de l'Ouest

Question 1.

Y-a-t-il une spécificité nantaise dans le commerce triangulaire ? Quelle comparaison avec d'autres ports estuariens, notamment Bordeaux ?

Paul Cloutour, membre de l'équipe projet

DG : Nantes est le plus grand port négrier : 1500 expéditions négrières y seront armées contre 500 à Bordeaux. C'est 25% du trafic nantais, mais ces 25% font vivre tout le reste du commerce. A Bordeaux, c'est 5%. Autre différence, les nantais font du commerce triangulaire de manière spéculative. Les bordelais choisissent plutôt d'acheter des terrains aux Antilles pour garantir le retour des produits vers leur port avec une plus grande pérennité économique. Enfin, même si l'esclavage a été aboli en 1818, les nantais seront les seuls à poursuivre la traite sous le manteau durant une quinzaine d'années. Cela jettera un vrai discrédit sur la ville.

Question 2.

La bourgeoisie nantaise a-t-elle investit dans l'aménagement de son territoire ? Quels sont les liens entre bourgeoisie issue de la traite et bourgeoisie industrielle ?

Paul Cloutour

DG : La thèse d'Olivier Grenouilleau, «L'argent de la traite», a permis de retracer jusqu'en 1918 ce qu'est devenu l'argent accumulé durant la traite. Ce capital a été investi dans la rente foncière (construction de folies, achat de terres, vignobles...). Une autre partie a servi à s'acheter des titres, des charges de noblesse. Une petite partie a été investie dans l'industrie : la conserverie, la construction navale. Mais surtout dans des activités très spéculatives. Cette mentalité de spéculation, qui perdure jusqu'en 1914, n'est pas favorable à l'économie locale. L'industrialisation de Nantes est quant à elle très largement le fait de capitaux extérieurs apportés par des self-made men. Les deux bourgeoisies n'ont pas spécialement de liens jusqu'à la fusion de ces deux élites, au lendemain de la seconde guerre mondiale, comme ailleurs en France.

Question 3.

Comment les acteurs économiques nantais ont-ils vécu le déplacement du port de Nantes vers Saint-Nazaire ?

Martine Staebler, co-présidente commission du débat

DG : Il y a trois étapes dans la relation des deux villes. En 1837, Saint-Nazaire est une création de Nantes en tant qu'avant port. C'est donc une période de domination. A l'arrivée du chemin de fer à Saint-Nazaire en 1857, on entre dans une période de concurrence. Qui s'exacerbe avec la dépression économique de 1860 à 1890 et l'envasement du chenal qui justifie la construction du canal de La Martinière. Entré en fonction en 1892, il ne sera opérationnel que 10 ans. A partir de 1917 s'ouvre la dernière phase, celle de la cohabitation des deux villes. Les deux chambres de commerce proposent conjointement aux Américains Saint-Nazaire comme port de débarquement. Ces derniers vont alors créer une part de la logistique encore en place sur l'estuaire : doublement de la voie de chemin de fer, construction d'une usine de carburant à Donges, d'une usine d'armement et d'une réserve d'eau à Montoir. On peut dater de ce moment l'invention de l'estuaire.

Question 4.

L'apparition de nouveaux acteurs dans la période contemporaine, collectivités locales, associations environnementalistes, change-t-elle quelque chose dans le jeu ?

Martine Staebler

DG : Ce n'est plus vraiment mon domaine de connaissance mais je pense que désormais, les problématiques se posent au niveau de l'estuaire. Avant, on parlait de l'embuchure, du bas de la rivière. L'apparition de ce nouveau concept au XXe siècle montre que la réalité change. Désormais, les grands combats se jouent à l'échelle de l'estuaire : centrale du Carnet, nuage toxique... Les collectivités locales comme les acteurs de l'environnement doivent agir à ce niveau.

Direction de la communication Nantes Métropole - avril 2015 - SNM01661 / 03